

Anschluss Zukunft im Dialog mit dem Bürger

Alle einzelnen Schritte sollten im Dialog mit dem Bürger stattfinden.

Es sollte geprüft werden, wie man den bisherigen Bürgerbeteiligungsprozess dauerhafter installieren kann, damit nicht nur die bisherigen Ergebnisse umgesetzt, sondern auch neue Ideen der Bürger effektiv in die Planungen einfließen können.

Die oben genannten drei Stufen könnten in ca. drei bis fünf Diskussionspunkte münden, die man mit den Instrumenten Bürgerbeteiligungen, Bürgerumfragen oder Bürgerentscheiden zusammen mit den Bürgern mitgestalten kann:

- **Paket „Fit für den Wandel“:**
Entscheidung zur sofortigen Aufwertung der Kaiserstraße, zur Einleitung kleiner und schneller Entlastungen, zur vorrangigen Planung der Kriegsstraße inklusive der Prüfung von Optionen für Stadtbahnrampen.
- **„Offensive Süd“:**
Zusammen damit oder separat Entscheidung zum Umbau der Kriegsstraße, auch mit mehreren Fragen, falls mehrere wichtige Varianten im Planungsprozess entstehen.
- **„Maßgeschneiderter Tunnel“:**
Eine oder mehrere Varianten des Tunnels werden zur Entscheidung gestellt.
- **„bahnfreie Fußgängerzone“:** Danach kann über eine bahnfreie Fußgängerzone via Tunnelerweiterung oder einer Änderung des Liniennetzes entschieden werden. Falls dies nach den bis dahin erreichten Stufen – Entlastungen wie Erweiterungen der City *um ja auch bahnfreie Flanierbereiche* – noch gewünscht wird, denn viele Städte in der Größe Karlsruhes beweisen die erfolgreiche Koexistenz von Fußgängern und – kürzeren und weniger – Bahnen. Der VCD hält eine Abwägung der Vor- und Nachteile noch vor den wichtigen Umstrukturierungen der City nicht für empfehlenswert, verschließt sich dieser Option aber nicht.

So tastet man sich in logischen und nachvollziehbaren Schritten im Dialog mit dem Bürger in die Zukunft. Jederzeit ist ein Ausstieg oder eine Richtungsänderung möglich, ohne Fehlinvestitionen getätigt zu haben, da jeder Schritt für sich alleine eine abgeschlossene und für sich gut funktionierende Maßnahme darstellt.

einige Vorteile, unter anderem den wichtigen Vorteil, dass die Haltestellen nicht in der Kaiserstraße selbst gebaut würden.

- **Alternative Tunnel gehen viel schonender mit dem Herz unserer Stadt um!**

Außerdem könnten Rampen an städtebaulich weniger schädlichen Stellen liegen und es könnten Gebiete der Stadt erschlossen werden, die man oberirdisch gar nicht oder nur schlecht mit einer Bahn erreichen würde. Desweiteren eine bessere Netzflexibilität. Diskussionen vor allem im Internet-Forum zeigten durchaus interessante Ansätze.

Eine potentielle Rampe bei der Uni-Haupteinfahrt, die entlang einer langen Halle liegen könnte und dort städtebaulich unkritischer wäre, ist allerdings nach neuesten Pressemeldungen über eine Erweiterung der Uni-Bibliothek womöglich gefährdet. Hier sollte ggfs. baldmöglichst geprüft werden, ob sich beide Bauprojekte behindern könnten und, falls ja, ob dies noch zu ändern geht.

Aus den Bürgerarbeitsgruppen, wo dieses Thema nicht so intensiv diskutiert wurde wie im Internet, fanden nur wenige alternative Tunnelkonzepte den Weg in die Empfehlungen und nur zwei in die Bewertung des Expertenforums und wurden dort aus technischen Gründen abgelehnt, u.a. wegen der Unterfahrung „vieler Privatgebäude“ und der Tiefenlage.

Zum einen schreitet aber die Technik voran: Vor nicht allzulanger Zeit mussten noch viele Tunnel offen gebaut werden, heute nur noch Haltestellen, der Rest wird gebohrt. Vor kurzem musste man mit zweigleisigen Röhren noch tiefer runter, heute liegen die Gleise in zweigleisigen Röhren kaum tiefer als ehemals in kleineren eingleisigen Röhren. *Der Zeitaufschub kann auch für bessere Lösungen beim Tunnelbau sorgen.*

Zum anderen sind längst nicht bei jedem alternativen Tunnel Unterfahrungen von Gebäuden vorkommen bzw. nur in kleiner Zahl. Tiefgaragen (Friedrichs- und Schlossplatz) zu unterbohren dürfte nicht viel aufwendiger sein, als die Kriegsstraßenunterführungen womöglich gar mit Haltestellen zu unterbauen, wie es der offiziellen „Übersicht über mögliche Rampen- und Haltestellenstandorte“ zu entnehmen ist.

Vom preiswerten Minimaltunnel zum modularen Stadtbahntunnel

Zusammen mit zweiter Rampe am Hauptbahnhof und Kriegsstraße aus den ersten beiden Stufen des VCD-3-Stufen-Konzeptes könnte schon ein relativ kleiner Tunnel mit nur zwei Rampen (in der Kriegsstraße und am Mühlburger Tor) und drei unterirdischen Haltestellen für **nur rund 160 Millionen Euro** (abgeschätzt aus den „vereinfachten Kostenbausteinen“ aus den Unterlagen des „AK ÖV“) eine recht effiziente Entlastung des zentralen Abschnitts der Fußgängerzone möglich ist. Effektiver als mit der ersten Baustufe 1996.

Mit 2 einseitigen Abzweigen und ca. 20 Millionen hält man Erweiterungen offen, die eines Tages sogar in einer ganz oder teilweise (Europaplatz-Marktplatz) bahnfreie Fußgängerzone münden könnten oder in die Entlastung des Ettlinger Tores durch eine Verlängerung des Tunnels in Richtung Bahnhof. Ein besser modularisierter Tunnel.

Es ist gut möglich, dass das bisher geplante Tunnelkonzept gar nicht optimal zur künftigen, erweiterten Innenstadt passt. Auch daher der Zeitaufschub, um eine so wichtige Entscheidung, die uns für eine sehr lange Zeit festlegt, nicht zu überstürzen.

der Tunnel an der heute geplanten Stelle das Optimum darstellt, ist dagegen noch nicht unbedingt bewiesen.

- Die Gefährdung des Einzelhandels auf der Kaiserstraße durch Baustellen kurz nach Eröffnung von ECE, ein äußerst ungünstiges Timing.
- Stattdessen kann sich, wenn die Kriegsstraße zuerst gebaut wird, im Kern der neuen City der gerade ab 2005 städtebaulich und wirtschaftlich **sehr** wichtige Umstrukturierungsprozess ungestört von Großbaustellen entwickeln.
- Nahverkehr hat der Stadtentwicklung zu folgen, nicht umgekehrt. Dieses Argument war gegen die Kriegsstraße oft zu hören, es gilt aber genauso für den Tunnel. Natürlich kann man nicht ewig warten, weil es ständig kleine Änderungen gibt. *Aber eine Entwicklung der City in dieser Dimension, wie ECE es auslösen wird und deren Dimension und Auswirkungen auf City und Nahverkehr noch keiner genau kennen kann, ist ein Umstand, der unzweifelhaft in die Kategorie wichtige und abzuwartende Umbrüche gehört.* Womöglich haben wir dann die falsche Achsen durch einen Tunnel gestärkt.
- Dass eine Kriegsstraße das Schienennetz ergänzt, ist unbestritten. Die Investitionen dort sind deswegen und wegen der Erfordernisse des MIV und der Anwohner auf jeden Fall gerechtfertigt und vordringlich. **Die Bürger erwarten hier ein mindestens genauso schnelles Handeln wie bei der Entlastung der Kaiserstraße.** „Bahnfrei“ ist dagegen „nur“ ein wünschenswertes Extra, aber nach einer Entlastung längst nicht so dringend wie andere Maßnahmen.
- Und es gibt keinen Grund zur Eile beim Tunnel, denn die Maßnahmen der ersten Stufe geben schon eine kleine, aber schnelle Entlastung und die Kriegsstraße entlastet weiter, beides zusammen in der Kaiserstraße fast so viel, wie bei der ersten Baustufe des ehemals totalen Tunnels. Und es wird ein flexibles Netz sein, das man jederzeit an die Änderungen der veränderten neuen City anpassen kann, quasi als Probelauf für die Festlegung der künftigen Tunnelachsen.

Die gewonnene Zeit gibt uns Luft, um eine verkehrlich und städtebaulich wirklich **gelingene** und auf Karlsruhe zugeschnittene Lösung zu finden, die ihren Preis wert ist:

Ist die jetzige Planung zum Stadtbahntunnel das Optimum?

Die ursprüngliche Planung mit drei Südabzweigen orientierte sich stark am bestehenden Netz und machte es sich zur Hauptaufgabe, dieses 1:1 im Untergrund zu kopieren.

- Die Kombilösung geht wieder einen Schritt zurück zur 1996er Planung. Aber im Gegensatz zu 1996, wo der Tunnel ein Zusatzangebot war und so die Kapazität im Citybereich erhöhte, werden nun die Gleise oben in der City entfernt, *was die Erreichbarkeit der City für die innerstädtischen Linien stark schwächt und Umsteigebeziehungen erschwert.* **Die Kombilösung kombiniert vorrangig die Nachteile der beteiligten Bausteine! Bzgl. Flexibilität des Netzes ist es eher eine Trennlösung als eine Kombilösung!**

Für einige Rampen wurden im Rahmen der Kriegsstraße bereits Lösungen angedeutet. Könnte sich ein Tunnelnetz aber nicht noch mehr vom heutigen Netz lösen? *Das hätte*

verkehrs gebündelt mit geplanter Bebauung gebaut werden könnten. Einige Wochen vorher wurden dem Begleitausschuss zur Kriegsstraße offenbar noch folgende Zahlen genannt: 4-5 Jahre Planung und Planfeststellung, 3 Jahre parallel? Bauvorbereitung, 4 Jahre Bau (gegenüber 3+2+6 Jahren beim Tunnel). Diese Zahlen klangen schon moderater. Die Kriegsstraße könnte sogar etwas früher fertig sein als ein Tunnel.

Die zeitliche Perspektive 2010-2012 (Olympiade) ist zwischen Karlstor und Mendelssohnplatz durchaus noch möglich. Eine stadtverträglich umgestaltete Kriegsstraße könnte durchaus auch Thema einer Bundesgartenschau werden und eine durchgehende Grünverbindung Oberwald-Stadtgarten-Friedrichsplatz-Schlosspark-Hardtwald ermöglichen.

- Nicht zu vergessen ist, dass mit dem Umbau womöglich schon Rampen für einen Tunnel vorbereitet wurden, s.o., und somit wertvolle Zeit für den Tunnelbau eingespart wurde. Auch andere nachfolgend genannte Rampenstandorte ermöglichen, anders als die bisherige Planung, durchaus parallele Baustellen.

Umsetzung weiterer Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung

Nicht nur verkehrliche Lösungen waren Ergebnis der Bürgerbeteiligung. Viele Gruppen erarbeiteten Ideen, die mit der Straßenbahnfrage nichts zu tun haben. Ein Teil der Ideen zur Aufwertung der Kaiserstraße und der Verbindung zwischen ECE und Kaiserstraße ist als dringlich zu bewerten und ist daher im Prinzip schon Bestandteil obiger Schritte der ersten Stufe. Viele Ideen haben noch ein wenig Zeit, sollten aber spätestens in der zweiten Stufe umgesetzt werden, um die Offensive eines Wachstums der City in die Fläche zu unterstützen.

- Auch in diese 2. Stufe gehören weitere Bürgervorschläge zum Nahverkehr, wie mehr tangentiale Linien unter Nutzung von DB-Gleisen (z.B. Neureut-Hbf, Wörth-Durlach z.B. auch durch Verlängerung von am Hbf endenden DB-Zügen), alten und neuen innerstädtischen Gleisen (Kriegs-, Pulverhausstraße) oder auch durch tangentiale Buslinien, die teils aus einer Aneinanderreihung von bestehenden Linien entstehen könnten.

Die 3. Stufe bis 2015: Maßgeschneiderter Tunnel

**Ein Tunnel könnte dann als letzter Schritt kommen:
Warum erst so spät?**

Grundlagen für die Zukunft muss man Schritt für Schritt und aufeinander abgestimmt schaffen. Es gibt viele Gründe, um die Schritte in die Zukunft mit Bedacht zu wählen. Einige wurden schon genannt, andere folgen noch mit Details:

- Lärmschutz für Anwohner, Leistungsanpassung an den erwarteten ECE-Mehrverkehr (MIV, aber auch Rad und Fuß), städtebauliche Aufwertung etc. in der Kriegsstraße, alles dringliche Punkte, kämen sonst erst in 20 Jahren, sehr spät, womöglich zu spät (s.o. „Kriegsstraße: Breiter Konsens ...“).
Bei weiter steigendem Autoverkehr wird die Bauphase immer kritischer, je später der Umbau erfolgt!
- Die Optionen auf Rampen in der Kriegsstraße für ein flexibleres Liniennetz, wie bereits oben ausgeführt, oder auf Rampen und Haltestellen an anderen verträglicheren und effektiveren Standorten, wie auf der nächsten Seite ausgeführt. Ob

Schienenbahnverkehr in der Kriegsstraße

Desweiteren ist es auch ein breiter Konsens von Stadt und Parteien (schon seit dem AK ÖV), sowie Bürgern und Expertenforum, dort auch Gleise vorzusehen.

Uneinigkeit bestand lediglich bei der Rolle der Gleise dort. Städtische Experten sahen bis vor kurzem 2-3 Linien dort als Ergänzung zum heutigen Angebot. Die Bürger sehen Bahnen dort dagegen als Entlastung der Kaiserstraße, was aber bis vor kurzem von der Stadt vehement abgelehnt wurde.

- Die neue Kombilösung brachte hier eine beachtliche Kehrtwende: Nun wird auch von der Stadt die Kriegsstraße zur **Entlastung** der Kaiserstraße verwendet!
- Einzig die Reihenfolge von Tunnel und Kriegsstraße ist also noch strittig. Fängt man mit einer Bahntrasse in der Kriegsstraße an, gewinnt man zeitliche Spielräume, man nimmt den Zeitdruck. Man kann dann in Ruhe ein maßgeschneidertes Tunnelkonzept suchen, *denn der abrupte Schwenk bezüglich der zur Zeit von der Stadt favorisierten Lösung zeigt deutlich, dass womöglich die optimale Lösung zum Erreichen des Ziels einer bahnfreien Fußgängerzone noch nicht gefunden ist.*
- Zudem erleichtert eine Trasse in der Kriegsstraße das Management des Schienenverkehrs in der City zur Bauzeit des Tunnels, verkürzt und verbilligt sie womöglich.
- Außerdem vermeidet die richtige Reihenfolge, also Kriegsstraße zuerst, eine **rund zehnjährige provisorische Führung** über Baumeister- und Hermann-Billing-Straße, wie sie offenbar bei der Kombilösung vorgesehen ist, um schon nach Fertigstellung des „kleinen“ Tunnels schnell eine bahnfreie Fußgängerzone zu erreichen.
Dieses Provisorium macht den ÖV für betroffene Stadtteile höchst unattraktiv.

U-Strab-Optionen offen halten in der Kriegsstraße

Die dritte Stufe wäre nach diesem Konzept womöglich ein Tunnel für Bahnen. Ein Mangel der bisherigen Planung ist die mangelhafte Verknüpfung mit dem oberirdischen Restnetz, insbesondere mit der Kriegsstraße, wenn Rampen südlich der Kriegsstraße liegen. Umfahrungen fressen zudem städtebaulich wertvollen Platz.

Die Kriegsstraße ist breit, insbesondere zwischen Karlstor und Ettliger Tor. Vom Platz her wären dort Rampen in einen U-Strab-Tunnel durchaus möglich und im Rahmen eines sowieso erfolgenden Umbaus der Kriegsstraße städtebaulich besser unterzubringen als an so manch anderer Stelle der Stadt. Und vor allem wäre die Flexibilität des gesamten Streckennetzes sehr viel höher. Welche U-Strab-Optionen somit denkbar sind, zeigt die beiliegende Graphik. Allerdings muss dann erst die Kriegsstraße geplant werden incl. möglicher unterirdischer Anbindungen, um zu sehen, wo Platz für evtl. spätere Rampen reserviert werden kann. Eine solche Vorbereitung erleichtert auch später den Beginn der Bauarbeiten eines Tunnels. Mehr zu anderen Tunneln später.

Zeitliche Perspektiven

10 bis 15 Jahre wurden bei Vorstellung der Kombilösung am 11.6. in den BNN für die Realisierung des Umbaus der Kriegsstraße genannt, diese Zeitspanne klingt abschreckend. Es wäre genauer zu hinterfragen, warum dies so lange dauern soll und ob es mit anderen Planungen schneller ginge. Es durchaus interessante Vorschläge, z.B. zu den Abschnitten zwischen Ettliger Tor und Mendelssohnplatz, weil auf vorhandene Strukturen aufgebaut werden könnte bzw. weil Rampen abseits des Durchgangs-

gelegene Friedrichsplatz an, aber je mehr Autoverkehr am ECE-Eingang „Friedrichsplatz“ vorbeifließt, desto weniger attraktiv wird es. Deswegen sollte dort geprüft werden, wie man insbesondere den Verkehr zu und von den Parkhäusern umorganisiert, vorrangig von der Kreuzung der Lammstraße mit der Erbprinzenstraße, notfalls auch unterirdisch. Ein bis auf Lieferverkehr nahezu autofreier Ausgang zum Friedrichsplatz, zusammen mit einer Umgestaltung von Platz und Gebäudenutzungen auf Ost- und Nordseite, ist *DIE* künftige Visitenkarte Karlsruhes und kann die nötige und wichtige Scharnierfunktion zwischen alter und neuer City ergeben.

Zu begrüßen ist, dass der Gemeinderat kürzlich ein Gutachten in Auftrag gab zur Umgestaltung der Karlstraße in Höhe Kaiserstraße. Es ist zu hoffen, dass dies zusammen mit dem Erfolg z.B. des Zirkels und den notwendigen Änderungen um den Friedrichsplatz ein Anstoß wird, das Verkehrskonzept der Innenstadt insgesamt zu überarbeiten, um zu einem besseren Miteinander von allen Verkehrsarten zu kommen.

Teilschritt 1.7 bis 2005: Planungsphase Kriegsstraße

Schon bald sollte die Planung und Vorbereitung der nächsten Stufe (Kriegsstraße, evtl. mit U-Strab-Rampenoption dort) begonnen werden, die nun genauer beschrieben wird:

Die 2. Stufe bis 2010: Offensive City-Süd

Der historische Umbruch beginnt

Schon Weinbrenner und Tulla hatten erkannt, dass die Konzentration auf eine Achse nicht gut ist, und hatten Hafenplanungen am Rand der damaligen Stadt mit entsprechenden Handelsstrukturen vorgesehen.

Karlstraße und Waldstraße sind bereits alleine der Kriegsstraße entgegengewachsen. Das neue Zentrum am Mendelssohnplatz setzt auf der anderen Innenstadtseite ein südliches Highlight. Ein weiteres, viel entscheidenderes wird am Ettlinger Tor kommen: ECE. In der Umgebung sind weitere Gebäude im Gespräch, neue wie auch eine Umnutzung bestehender. Die Öffnung des BGH-Geländes bereichert diese Tendenzen zur Süderweiterung um eine Flanier-Komponente anderer und angenehmer Art.

Es tut sich also was. Der lang ersehnte Wandel der City kommt verstärkt in den nächsten Jahren. Nicht zu vergessen die Tendenzen zur Erweiterung im Norden, wo sich eine fast schon aufgegebene Verkehrsschlucht gerade mausert.

Kriegsstraße: Breiter Konsens zur Notwendigkeit des Wandels

Fast jeder Karlsruher wünscht sich eine andere Kriegsstraße als die heutige. Eine umgebaute Kriegsstraße ist nötig, um den ECE-Mehrverkehr aufzunehmen. Der Umbau ist nötig, weil Lärm und Abgase den Anwohnern nicht mehr zumutbar sind, weil diese Stadtautobahn eine städtebaulich katastrophale Schneise in die Stadt schlägt und sie in zwei Hälften trennt. Deswegen war es ein breiter Konsens in der Bürgerbeteiligung und eigentlich auch bei allen Parteien und der Stadt, dass hier was getan werden muss und dass dies auch dringlich ist. Auch das Expertenforum äußerte sich entsprechend.

• **Derzeit ist offizielle Planung, dass der Tunnel zuerst gebaut werden soll, die Kriegsstraße wegen der Baustellen erst danach. Das hieße, dass all diese dringenden Punkte incl. der Leistungssteigerung für die Autos frühestens in 20 Jahren kommen!**

Tunnel-Haltestellen, rund ein Drittel, die gesparten Kosten der Finanzierung des Eigenanteils und zu erwartende Mehreinnahmen durch die Komforsteigerung (mehr Direktverbindungen, dichter Takt) abzuziehen. Selbst wenn man später einen Tunnel baut und diese Maßnahme als Übergangslösung betrachtet, so wäre es eine lohnende Investition, *die den Bürgern schon heute eine dringend ersehnte erste Teilentlastung geben kann, anstatt ihn bis 2011 „schmoren“ zu lassen.*

Teilschritt 1.4 bis 2005: Andere Wege für Zweisystemstadtbahnen

Der VCD hat schon vor längerer Zeit eine Reorganisation der Zweisystemlinien S3, S4 und S5 zur Entlastung der zentralen Kaiserstraße vorgeschlagen. Diese wurde bisher kaum beachtet, da es „nur“ eine Linie Entlastung bringt. Aber es ist immerhin eine der hauptsächlich kritisierten langen Linien. Zudem ist es ein Baustein in einem Konzept aus mehreren, das dann als Ganzes stufenweise spürbar entlastet. Und es ist eine relativ schnell umsetzbare Maßnahme.

- Als zentrales Element fahren die Züge aus Richtung Würth schon am Europaplatz nach Süden und über den Hauptbahnhof nach Durlach. Die S4 fährt weiterhin über den Marktplatz zum Hauptbahnhof. So ist der Bereich zwischen Europaplatz und Marktplatz frei von großen langen Zweisystemlinien.

Nötig ist, neben kleineren Umbauten an Haltestellen in der Karlstraße und im Durlacher Bahnhof, eine zweite Rampe am Hauptbahnhof. Dafür gibt es eine Reihe von Vorschlägen auf der Nordseite, der Südseite und aus der Mitte des Hauptbahnhofs heraus. Die pauschale Abkanzelung in der Bewertung des Expertenforums mit „nicht möglich“ (unter Nr. 69) ist angesichts der vielen vorgeschlagenen Varianten zu bezweifeln und ggfs. unabhängig zu prüfen.

Bei der Mittelvariante besteht Handlungsbedarf, da diese vor allem im Zusammenhang mit der dringenden Renovierung der Bahnbrücke über der Schwarzwaldstraße sinnvoll wäre. Es sollten sofort Gespräche über diese Variante zur genaueren Prüfung der Machbarkeit geführt werden, um hier keine Chancen zu vertun.

Jeder Fahrgast dieser Linien erreicht weiterhin umsteigefrei die Fußgängerzone Kaiserstraße an mindestens einem Punkt, zusätzlich noch umsteigefrei den Hauptbahnhof, was für die S5 heute nicht der Fall ist, aber für Fahrgäste aus der Region wichtig wäre. Je nachdem, wie man die Linienenden in Durlach und am Hauptbahnhof kombiniert, gibt es auch für einige Fahrgäste kleinere Nachteile. Die moderateste, in der beiliegenden Prinzipskizze dargestellte Kombination versucht, diese durch geschickte Linienbündelung zu minimieren.

Hinzuweisen wäre noch darauf, dass diese Reorganisation auch eine gute Basis für viele später erwähnte alternative Tunnelkonzepte ist, die den Würther Ast dann wieder bis zum Marktplatz führen können. Oberirdische Alternativen und Tunnel schließen sich nicht aus!

Realisierbar dürfte die Rampe je nach Variante 2004 bis 2006 sein.

Teilschritt 1.5 bis 2005: City-Scharnier Friedrichsplatz etc.

Eine genauso wichtige Rolle wie die Renovierung der Kaiserstraße wird der Friedrichsplatz haben. ECE wird alles im Angebot haben, man muss es nicht unbedingt verlassen, es sei denn, man sucht frische Luft. Dafür böte sich in erster Linie der günstig

Die 1. Stufe bis 2005: Fit für den Wandel

Teilschritt 1.1 bis 2005: Renovierung der Kaiserstraße

Karlsruhes Fußgängerzone soll nicht mehr attraktiv sein, heißt es. Schon rein äußerlich sieht man die Spuren der Jahre: schadhaftes Pflaster, ramponierte Bänke, blätternde Farbe etc.: *Die Fußgängerzone ist sichtlich in die Jahre gekommen.*

2005 soll das Center von ECE am Ettlinger Tor eröffnen, Konkurrenz belebt das Geschäft, aber wohin wird der ECE-Kunde gehen? Nur in das nagelneue Center? Oder auch dorthin, wo die Farbe abgeblättert ist? Soll auch die Kaiserstraße im Konkurrenzkampf bestehen können, ist mindestens eine Grundrenovierung fällig, wenn nicht gar eine zukunftsweisende Neugestaltung, wie in anderen Städten mit ähnlich alter Zone! Muss der Gleisbereich einheitsgrau sein? **Eine Bahn kann auch Akzente setzen!** Siehe Strasbourg und Heilbronn und viele andere Beispiele, gerade auch in Frankreich.

Diese Runderneuerung ist bereits 2005 nötig! 2011 oder 2015 kommt sie zu spät! Eine Steigerung der Attraktivität ist auch Konsens der Arbeitsgruppen. Keinesfalls darf man auf die neue Konkurrenzsituation mit einer Baustellenlandschaft ab 2005 antworten, denn das erweitert nicht die City, sondern verlagert sie!

Teilschritt 1.2 bis 2003/05: Reorganisation der Haltestellen?

Wenn man schon umgestaltet: Kann man die Haltestellen vielleicht entzerren? Viele Probleme beim Queren rühren daher, dass Bahnen in zwei Richtungen in der Haltestelle überlappend eine recht lange Strecke „blockieren“. Versetzte Anordnungen könnten dieses Problem mindern. Und auch Haltestellen können städtebauliche Akzente setzen.

Teilschritt 1.3 bis 2003: Kürzere Gleichstrom-Stadtbahnzüge

„Die großen langen S-Bahnen müssen raus, aber die kleinen Niederflurbahnen können drin bleiben.“ So hört man es oft, egal ob sie im zweiten Satz in den Tunnel oder in die Kriegsstraße verbannt werden.

Niederflurbahnen und Stadtbahnen sind aber praktisch gleich lang, gleich hoch und gleich breit. Stadtbahnen wirken nur wuchtiger, vermutlich wegen der deutlich höher liegenden Fensterunterkante, Niederflurer wirken dagegen transparent. Die Linien S1 und S2 werden aber auch mittelfristig niederflurig (ca. mit dem Zeithorizont 2015!).

- Der einzige Unterschied zu einer innerstädtischen Linie ist dann noch der, dass S1 und S2 mehr oder weniger oft als Doppelzug fahren. Dies kann man relativ kurzfristig ändern, indem man beide Wagen getrennt fahren lässt, siehe Vorschlag in der Anlage. Das Fahrgastaufkommen der S1 hat immerhin ungefähr dieselbe Größenordnung wie das Aufkommen, das die Linien 1 und 2 derzeit in Durlach gemeinsam bedienen. **Das Bedienen von Stadtteilen mit zwei Linien findet man auch in der Kombilösung.**

- Damit man gleichzeitig eine Entlastung bekommt, lässt man als Beispiel von Ettlingen kommend einen Wagen über die Karlstraße und Europaplatz nach Neureut und einen über Ettlinger Straße und Marktplatz nach Osten, z.B. Blankenloch fahren. So erreicht man von Ettlingen und Rüppurr weiterhin bis auf die Herrenstraße alle bisherigen Ziele und sogar noch neue Ziele umsteigefrei, zusammen mit dem dichteren Takt eine Komfortsteigerung, die neue Fahrgäste bringen wird, also Mehreinnahmen!

Dies ist nicht zum Nulltarif zu haben, es kostet hauptsächlich zusätzliches Personal. Von den grob geschätzten Mehrausgaben sind aber mindestens die Betriebskosten der

Warum in 3 Stufen?

Karlsruhe ist in Lager gespalten, in mindestens drei, vielleicht auch mehr. Viele Bürger haben bezüglich des Nahverkehrs und der City noch sich widersprechende, aber ernstzunehmende Anliegen. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit, denn vieles spricht für oder gegen einzelne Lösungen:

- Vielen Bürgern ist es ein sehr wichtiges und ernstzunehmendes Anliegen, ungestört und sicher zu Flanieren, und zwar in der Kaiserstraße, wie es in vielen Einkaufszonen von Großstädten selbstverständlich ist, ein Verbleib von Bahnen dort ist für sie nicht akzeptabel.
- Vielen Bürgern ist es aber auch ein sehr wichtiges und ernstzunehmendes Anliegen, dass sie dort weiterhin ohne Umstände eine Bahn besteigen können, sie schätzen sie als integralen Bestandteil der Kaiserstraße und Komfortgewinn, aber es sind einfach zu viele geworden, deswegen akzeptieren sie zusätzlich einen Tunnel, aber eine bahnfreie Fußgängerzone ist für sie nicht akzeptabel.
- Und vielen Bürgern ist es ein sehr wichtiges und ernstzunehmendes Anliegen, dass der Bahnverkehr weiterhin rein oberirdisch verläuft, weil ihnen ein Tunnel zu teuer ist, weil ihnen die Bauzeit im Herzen unserer Stadt unerträglich wäre, weil sie Angst im Tunnel hätten, somit ist ein Tunnel für sie nicht akzeptabel.

Wie groß diese drei Lager sind, kann aber keiner auch nur im Ansatz sagen, denn niemand hat bisher repräsentativ *und* ergebnisoffen nach allen grundsätzlich denkbaren Wegen gefragt. Die Bürgerumfrage und der 96er Bürgerentscheid fragten nur nach einer von mehreren Lösungen und die Bürgerbeteiligung war nicht repräsentativ.

- Sie haben als Mitglied des Gemeinderates die Fragestellung für einen Bürgerentscheid festzulegen. Aber wie soll man diese drei grundsätzlichen Lösungswege gerecht erfassen?

Wird nur eine Lösung abgefragt, stimmen die anderen Gruppen vermutlich dagegen.

Bekäme ein Tunnel aber keine Mehrheit, wären Tunnelkonzepte für längere Zeit als erfolglos gebrandmarkt und kaum noch durchsetzbar, selbst wenn sich ein Tunnel eines Tages als unumgänglich erweist.

Daher drei Stufen:

- Zuerst die Maßnahmen, die alle heute schon mittragen können,
- ohne aber die anderen Maßnahmen aus den Augen zu verlieren oder gar zu verbauen.
- Jeder Schritt baut logisch auf dem anderen auf.
- Jeder Schritt ein kleiner Erfolg auf dem richtigen Weg.
- Nach jedem Schritt im Dialog die Bilanz: Reicht das?
- Hat sich dieser Schritt bewährt?
- Oder brauchen wir mehr?
- Wenn ja: Wie machen wir es am besten?

Nur so besteht eine Chance, eine große Mehrheit von Bürgern hinter der jeweiligen Maßnahme zu vereinigen. Karlsruhe braucht diese Einigkeit, um als Oberzentrum unserer Region und darüber hinaus bestehen zu können. Eine Stadt für ein Jahrzehnt in Zwietracht ist weder für Karlsruher noch für Auswärtige attraktiv!

VCD-3-Stufen-Konzept für die City 2015:

Karlsruhes Zukunft Stufe um Stufe und im Konsens mit den Bürgern

Die Zukunft der Karlsruher City und damit der gesamten Stadt steht vor einer Schlüsselentscheidung. Den Weg, der nun folgt und der unabdingbar beschriftet werden muss, kann man *erfolgreich* nur *gemeinsam* mit einer *großen* Mehrheit von Bürgern begehen.

Deswegen schlägt der VCD ein Stufenkonzept vor, mit denen die Bürger Schritt für Schritt im Dialog mit der Stadt die Zukunft Karlsruhes gestalten, alles zu seiner Zeit in der richtigen Reihenfolge.

1. Stufe bis 2005: Fit für den Wandel

Die City wird renoviert und konkurrenzfähig gemacht für die Erweiterung
ECE erfordert schnelle Reaktionen in der Kaiserstraße und den Seitenstraßen, damit ECE ein **Erfolg** für die **ganze** City wird.

Erste Sofortmaßnahmen für eine Entlastung

Die Bürger klagen schon heute über die vielen langen Bahnen und haben erste **schnelle** Sofortmaßnahmen verdient.

2. Stufe bis 2010: Offensive City-Süd

Die Kriegsstraße wird bürgerfreundlicher und leistungsfähiger umgestaltet
Lärm, Abgase und ECE-Mehrverkehr erzeugen vordringlichen Handlungsbedarf
Die Umgestaltung ermöglicht eine Arrondierung der Süderweiterung

Weitere Entlastungen der Kaiserstraße werden möglich

Ein flexibles oberirdisches Liniennetz passt sich den neuen Fahrgastströmen an, auch als Probelauf für ein optimales und schneller baubares Tunnelnetz

3. Stufe bis 2015: Maßgeschneiderter Tunnel

Ein Tunnel könnte an die Erfordernisse der neuen City angepasst werden

Wird in der neuen flächenhaften City ein Tunnel gebraucht?

Wo wird er gebraucht? Wo lässt er sich am verträglichsten für die Stadt bauen?

Eine weitere Entlastung oder als Einstieg in ein bahnfrees Flanieren, je nach Wunsch des Bürgers.

Schritt für Schritt zusammen mit dem Bürger werden Ort und Dimension eines Tunnels erarbeitet.

Begründung und Details:

Diese Stufen sind nach Meinung des VCD eine logische Ableitung aus Bürgerwünschen und Sachzwängen, **gerade auch in dieser Reihenfolge**, was Kriegsstraße und Tunnel und dringend nötige Sofortmaßnahmen betrifft. Der Erfolg **aller** Maßnahmen wird durch dieses stufenweise Vorgehen erst garantiert.

Warum dies so ist, welche Detailmaßnahmen sich hinter den einzelnen Stufen verbergen können und wie dies in einen demokratischen Abstimmungsprozess mit den Bürgern münden könnte, möchten wir nun genauer ausführen: